Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, integrada con la de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 131 de 2000

Versión Taquigráfica N° 357 de 2005

RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CORPORALES CAUSADOS A TERCEROS POR DETERMINADOS VEHÍCULOS DE CIRCULACIÓN TERRESTRE Y MAQUINARIAS

Establecimiento de un seguro obligatorio

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de noviembre de 2005

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Jorge Orrico.
MIEMBROS:	Señores Representantes Álvaro Alonso, Gustavo Borsari Brenna, Diego Cánepa, Carlos Gamou, Luis Alberto Lacalle Pou, Jorge Machiñena, Edgardo Ortuño y Daisy Tourné.
INTEGRANTES:	Señores Representantes Sergio Botana, Juan José Domínguez, David Doti Genta y Julio César Fernández.
CONCURRE:	Señor Representante Luis Gallo Cantera.
INVITADOS:	Por el Banco de Seguros del Estado, señor Gustavo Vilaró, Presidente, doctor Washington Germano, Secretario General Letrado y doctor Hugo Lens, Director de División Legal.
	Por la Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras, contador Mauricio Castellanos y señores Leandro Suárez, Aurelio Pastori y Ricardo Monín.

SEÑOR PRESIDENTE (Orrico).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, integrada con la de Transporte y Obras Públicas tiene sumo gusto en recibir a las autoridades del Banco de Seguros del Estado: Gustavo Vilaró, Presidente, doctor Washington Germano, Secretario General Letrado, y doctor Hugo Lens, Director de la División Legal.

Motiva esta comparecencia el hecho de que estas Comisiones integradas están estudiando un proyecto de ley de responsabilidad civil por daños corporales causados a terceros, seguro obligatorio, que les hemos hecho llegar. Naturalmente, nos interesa sobremanera la opinión que el Banco de Seguros del Estado tenga sobre el proyecto y que nos respondan algunas preguntas que los legisladores tienen sumo interés en realizar.

SEÑOR VILARÓ.- Leímos el material que nos enviaron y vamos a tratar de ser bastante precisos en nuestra intervención.

Creemos que resulta inconveniente incorporar en este proyecto los daños materiales. El proyecto viene planteado para una cobertura más bien como un seguro de daños que como un seguro de responsabilidad civil, en el sentido de que en toda ocasión en que resulte un lesionado como consecuencia de un accidente de tránsito, habrá una compensación. Si a eso se incorporara la cobertura de daños materiales, resulta tremendamente peligroso, por cuanto el artículo 19 de este proyecto establece que si no se identifica al causante del daño o si este no tiene seguro, las compañías aseguradoras se harán cargo de la indemnización correspondiente. Si esto se aplica a la cobertura de daños materiales, a la mañana todo el mundo va a encontrar su auto abollado en la puerta de su casa, no va a saber quién fue el causante y, en consecuencia, alguna aseguradora va a tener que hacerse cargo, lo cual termina con el seguro de vehículos en el país.

Nos parece que esa filosofía no es aplicable al daño material. Sí lo es a la lesión personal porque es muy baja la probabilidad de que alguien se lesione intencionalmente. Una alternativa sería decir que para las lesiones se aplica un criterio y para los daños materiales será el de responsabilidad civil con todas las pruebas, etcétera. Sin embargo, ponerlo en una misma ley, nos parece que va a llevar a confusión; porque la percepción de la gente sobre esta ley es que en toda ocasión en que haya un lesionado habrá una indemnización. De la otra forma se establecería una situación dual: si es una lesión, sí; si se trata de un daño material, no.

Otra posibilidad sería exigir el seguro de responsabilidad civil completo, abarcando lesiones y daños materiales en todos los casos; pero se debería poner una fiscalización y una sanción muy fuertes para hacerlo cumplir, pero no asegurando que en todos los casos va a haber indemnización; la habrá en los casos en que, efectivamente, tuviera un seguro contratado y donde haya demostración de la culpa. Es una situación distinta. Habría una fiscalización muy fuerte, todo el mundo debería tener seguro y el que no lo tenga irá preso o sufrirá una sanción muy fuerte que intimide o motive a que todo el mundo contrate el seguro. Pero nunca le van a poder asegurar al lesionado o al damnificado que va a tener una compensación o una reparación. Son dos caminos diferentes.

Queremos tocar también el tema del costo, sobre el que nos hicieron llegar una serie de consultas. No lo costeamos porque la información nos resulta insuficiente. Además de conocer los límites o sublímites que se plantean, habría que conocer el resto de las condiciones para fijar un precio. De todas maneras, estamos trayendo ejemplos de precio de una cobertura básica pero más amplia de la que nos están pidiendo; es una cobertura por 625.000 unidades indexadas para daños materiales, algo así como US$ 40.000 y 1:250.000 unidades indexadas para lesiones personales. Lo tenemos como un producto comercial a la venta para autos y camionetas.

Trajimos algunos ejemplos porque la situación es variable para cada marca y modelo. Para un Volkswagen sedán de 1988 vale $ 3.600 y para una Toyota Hilux diesel pick up de 2005, vale $ 6.400. Es una cobertura un poco más amplia que la que nos pedían en los ejemplos y lo que queremos demostrar es que el precio no es exorbitante. Sin embargo, es bastante más que lo que podría salir con la ley como venía propuesta; en ese caso, podría andar en los $ 1.500, considerando que en ese precio pesa también la obligación de las aseguradoras de cubrir cuando no haya seguro que, entonces, no estaría incorporado en el costo. En los ejemplos que dimos no forma parte del costo cubrir otras cosas. Vamos a dejar en poder de las Comisiones un material con ejemplos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aclaro a los señores Diputados que se trata de ejemplos de vehículos comprendidos de las marcas y modelos más conocidos: Volkswagen, Fiat, Chevrolet, etcétera, con los costos anuales. Vamos a distribuir este material entre todos los integrantes de las Comisiones.

SEÑOR VILARÓ.- Con respecto a la ley queremos recordar y ratificar en todos sus términos lo que planteáramos el 3 de mayo en la Comisión de Transporte y Obras Públicas; en ese momento hicimos algunos comentarios que nos interesa que recojan y analicen ambas Comisiones integradas.

Tenemos un comentario más sobre el artículo 22, que me gustaría que explicara el doctor Lens.

SEÑOR LENS.- El artículo 22 habla de infracción y sanción. Dice textualmente: "El propietario, poseedor o guardador de hecho de todo vehículo automotor que, habiendo sido notificado bajo apercibimiento, circule sin seguro obligatorio, será pasible del secuestro y deposito a su cargo del vehículo infractor". Nos parece sustancial que dice "[...] habiendo sido notificado bajo apercibimiento", porque da la sensación o puede ser interpretado como que en caso de que se localice un vehículo en infracción habría que hacer un apercibimiento o una notificación al conductor del rodado y recién en una segunda instancia podría ser pasible de un secuestro de la unidad. Esto tiene la agravante de que, además, un vehículo puede ser conducido por varias personas; como las notificaciones deben ser de carácter personal, obviamente habría que notificar varias veces para que a la quinta o sexta vez se pudiera efectivizar el secuestro de la unidad.

Quizás esto es una integración de distintos proyectos. Simplemente llamamos la atención sobre este aspecto. Además, habría una dificultad de información, porque cuando el Inspector está en la calle no puede consultar registros para saber si esa persona fue verdaderamente notificada con anterioridad de que estaba sin seguro. Llamamos la atención sobre este aspecto para quede suficientemente claro en la redacción final.

SEÑOR LACALLE POU.- Entonces, la sugerencia sería sacar "habiendo sido notificado bajo apercibimiento" y dejar "que circule sin seguro obligatorio".

SEÑOR LENS.- Exacto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que es muy razonable.

SEÑOR VILARÓ.- Quisimos ser breves y referirnos estrictamente a los puntos que estaban planteados. Estamos a las órdenes para cualquier aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a formular algunas preguntas.

Aunque más o menos ya ha sido contestado, quisiera saber qué opinan en general del proyecto de ley, salvo estas objeciones que se han planteado.

Por otra parte, me interesaría saber si tienen idea del total de vehículos que circulan y si existe una estimación de cuántos son los que no tienen seguro de ningún tipo. Inclusive, quisiera saber si hay posibilidad de estimar cuántos de estos vehículos que no tienen seguro no serían asegurables porque tienen los punteros de la dirección rotos o algún inconveniente en su funcionamiento que hace que nadie quiera asumir un riesgo sobre ese auto porque, hablando pronto y mal, es un peligro andante.

SEÑOR VILARÓ.- Es difícil saber cuál es el total de vehículos. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el que lleva alguna información al respecto, con base en la que le brindan las Intendencias, pero estas solo cuando cambian las chapas tienen una idea de los vehículos que están circulando; además, se confunde el concepto de morosidad con el de vehículos que dejan de circular. Eso hace que las estadísticas muestren cifras mayores que las que realmente corresponden al parque automotor.

Los vehículos en circulación que tienen seguro están en el orden de los 300.000; probablemente, otro tanto -no tengo la cifra exacta- no tenga seguro.

Sobre la cantidad de vehículos que no están en condiciones de circular no hay información, pero no creo que sea una cifra demasiado alta a los efectos de esta cobertura.

SEÑOR DOTI GENTA.- Voy a plantear una pregunta, aunque quizás el señor Vilaró ya lo explicó y yo no lo escuché. En el artículo 19 se establece que tendrán derecho a indemnización "[...] cuando los daños sean producidos por: A) Un vehículo no identificado.- B) Un vehículo carente de seguro obligatorio.- C) Un vehículo hurtado u obtenido con violencia". En esos casos, las entidades de seguros tendrán que pagarle a las víctimas, y mi pregunta es cuáles serán las fuentes para enfrentar ese pago de indemnizaciones.

SEÑOR VILARÓ.- Cuando asistimos a Comisión el día 3 de mayo hicimos comentarios sobre ese artículo en el sentido de que nos parecía que el buen funcionamiento del seguro debía acompañarse de una fiscalización efectiva del cumplimiento de la ley, además de que había que lograr que la cantidad de vehículos que circulara sin seguro realmente fuera marginal. Aclaro que no hablamos del porcentaje que acabo de mencionar sino de que efectivamente se llegue a lograr que el 90% de los vehículos tenga cobertura.

Las aseguradoras podemos cubrir el 10% restante, recargando un poquito el precio del seguro obligatorio o de la cobertura de RC en general, porque algunos tendrán el seguro obligatorio y otros la póliza habitual. En ese caso, si el porcentaje realmente es marginal, no creo que se encarezca mucho el producto ni que las compañías tengamos dificultad para absorberlo. Pero insisto en que debe ser marginal, porque si el 50% de los vehículos sigue circulando sin seguro, sucederá lo que pasa en Argentina, donde hay un seguro obligatorio pero también un subsidio cruzado; por lo tanto, esa siniestralidad la pagan los que tienen seguro. Quiere decir que quienes tienen seguro pagan por ellos y por los demás.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso significaría tanto como decir que para que esto se implemente tiene que haber una fiscalización correcta; de otro modo, seguirá pagando el 50%.

SEÑOR VILARÓ.- En esa oportunidad nosotros pedimos que fuera al revés, que ese artículo entrara en vigor una vez que se constatara de manera fehaciente -a través de muestreos, de inspecciones de los inspectores de tránsito, etcétera- que había un porcentaje alto que ya había contratado el seguro.

SEÑOR GERMANO.- A efectos de contestar la pregunta que había planteado el señor Presidente quiero decir que, en general, el proyecto nos parece bueno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho la presencia de las autoridades del Banco de Seguros del Estado, cuyo aporte ha sido realmente muy útil; esperemos que este proyecto salga rápidamente.

(Se retiran de Sala autoridades del Directorio del Banco de Seguros del Estado)

(Ingresan a Sala representantes de la Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras -AUDEA)

——La Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración, integrada con la de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el placer de recibir a integrantes de la Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras. En esta oportunidad, nos visitan el contador Mauricio Castellanos, Gerente de la Asociación; el señor Leandro Suárez, Presidente de Porto Seguro; el señor Aurelio Pastori, en representación de MAPFRE, y el señor Ricardo Monín.

El motivo de la convocatoria es conocer la opinión de vuestra Asociación respecto al proyecto de ley sobre seguro obligatorio que está a estudio de la Comisión y que les hicimos llegar.

SEÑOR SUÁREZ.- La Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras -AUDEA- ha trasmitido reiteradamente su opinión favorable a la existencia de un seguro de responsabilidad civil. Lo hace desde que el primer anteproyecto fue tratado en la Comisión Honoraria Asesora del Ministerio de Economía y Finanzas; además, fue uno de los participantes en su redacción.

Creemos que se trata de un deber social que la sociedad tiene consigo misma. Todo el mundo tiene información referida a cifras de accidentes y de personas muertas, lesionadas o incapacitadas y reconoce la necesidad de que la gente no esté librada a su suerte cuando está en la calle.

Cualquier sociedad avanzada tiene un seguro de este tipo; no me refiero necesariamente a las del Primer Mundo. AUDEA hizo un relevamiento en América Latina sobre la existencia de seguros de responsabilidad civil y podemos decir que hay en todos los países, aunque con distintos grados y con diferentes capitales. Sin embargo, en Uruguay no existe nada.

En números redondos, podemos decir que hay 600 personas muertas, 2.500 lesionadas y una cantidad indeterminada con incapacidades permanentes. Actualmente, esa gente queda librada a su suerte. Sería bueno que esas personas o sus familias -en el caso de que fallezcan- tengan alguna indemnización por los daños recibidos.

Este proyecto avanzó mucho con respecto al anterior, que de todos modos contaba con el apoyo de AUDEA. Por lo tanto, seguimos manifestando nuestro apoyo a este tipo de iniciativa.

Nos parece muy importante señalar que el seguro debe ser obligatorio para el 100% de los vehículos que circulan en el país, tal como sucede en otros lugares. De lo contrario, el sistema asegurador va a tener que abonar indemnizaciones sin contraprestación de primas. Va a existir la obligatoriedad de indemnizar a la persona lesionada o a los herederos de un fallecido, pero si no se pagó la prima, las compañías van a tener que sacar esos recursos del fondo constituido por sus actuales asegurados.

Si tenemos en cuenta la cantidad de personas muertas y lesionadas y los valores de indemnización que se manejan en el proyecto de ley, estaríamos hablando de un desfinanciamiento de US$ 5:000.000 o US$ 6:000.000. Esto sucedería si, como pasa hoy, la mitad de los vehículos del país no tienen seguro.

De todos modos, las personas atropelladas, lesionadas o muertas por vehículos que no tienen seguro, cobrarían indemnización. Nos parece que ahí está la clave del sostenimiento del sistema; si no tenemos en cuenta este aspecto, en algún momento se va a quebrar.

Debemos asumir que lleva años cubrir a más del 90% del parque automotor. Eso exige determinación y paciencia. De lo contrario, va a seguir habiendo cantidad de vehículos sin seguro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Al hablar con distintas personas que están en el negocio del seguro uno llega a la conclusión de que el éxito de esta medida depende, en gran parte, de la fiscalización que se logre.

Como habrán advertido, este proyecto da la fiscalización al Ministerio del Interior y a las Intendencias. ¿Ustedes consideran que esto es correcto? ¿Deberíamos investigar alguna otra forma de fiscalización? ¿Quién debería hacer la fiscalización? A lo mejor, ustedes consideran que simplemente se trata de tomar la decisión política de fiscalizar.

Sé que esto es opinable, pero los consulto a ustedes, que son quienes están en el negocio.

SEÑOR CASTELLANOS.- Básicamente, el problema es de fiscalización y de sanción.

Para nosotros es importante determinar quién va a fiscalizar y, también, otorgarle las herramientas suficientes para aplicar sanciones que incentiven la contratación del seguro.

En el anterior proyecto de la Cámara de Diputados, la primera sanción era meramente un apercibimiento. En esa oportunidad preguntamos qué organismo iba a tener un registro de los conductores apercibidos y cuál iba a ser el incentivo para que ese organismo apercibiera conductores cuando no iba a haber una multa económica. Es decir que no se previó ninguna forma de financiamiento de esa actividad de fiscalización a través de una multa.

Retomando lo que decía el señor Suárez, el tema de la fiscalización es importante porque en la medida en que el porcentaje de vehículos asegurados no llegue al 90% o al 95%, necesariamente van a aumentar los premios -los precios- de los seguros. De una forma o de otra se van a aplicar correctivos subiendo el premio para poder financiar el desfase que pueda producirse. Eso nos puede llevar a una suerte de círculo vicioso, ya que si el premio sube, menos gente va a asegurar su vehículo. Y es muy difícil salir de ese círculo vicioso.

Hicimos un análisis a nivel de la región y hemos visto que los países en los que el sistema funciona y las asociaciones de compañías de seguros se manifiestan más conformes con su funcionamiento son aquellos que tienen un alto porcentaje de vehículos asegurados. Eso tiene relación directa con el sistema de fiscalización y las sanciones que se aplican.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuáles son los países en los que pasa eso?

SEÑOR CASTELLANOS.- Los países con mayor porcentaje de vehículos asegurados son España, Chile y Brasil. En este último caso existen particularidades, porque la cobranza del premio se hace a través de un impuesto a los vehículos con hasta diez años de antigüedad. En los vehículos con más de diez años el porcentaje es un poco menor.

Básicamente, esos serían los países con mejor proporción de asegurados con relación al total de los vehículos.

SEÑOR ALONSO.- En el mismo sentido de la consulta que hacía el señor Presidente con respecto a las experiencias comparadas, sobre todo en la región, quisiera saber qué tipo de sanciones son las que llevan a que el porcentaje de asegurados sea mayor. ¿Qué tipo de sanciones se aplican?

SEÑOR PASTORI.- En general, las dos sanciones que funcionan mejor son la multa, en primera instancia y, luego, el retiro del vehículo, o sea que se le impide circular. Para esto es necesario contar con un registro de infractores a fin de que exista un control de que la primera infracción fue la multa y, la segunda, el retiro del vehículo. Aquí sucede lo mismo que planteábamos con relación al proyecto. Si simplemente se hace un apercibimiento y eso no queda registrado en ningún lado, es muy difícil que la segunda vez que una autoridad detenga ese auto pueda demostrar que se trata de la segunda infracción y aplicar una pena mayor.

SEÑOR BOTANA.- En el artículo 23 del proyecto original se propone que el control de los infractores esté a cargo del Ministerio del Interior y de las Intendencias Municipales. Analizamos esta situación junto al señor Diputado Lorenzo -que hoy no está presente en Sala; es sustituido por el señor Diputado Machiñena? y llegamos a la conclusión de que ni el Ministerio del Interior ni las Intendencias tienen como finalidad el control de seguros. Además, no tendrían ningún tipo de premio por realizar ese trabajo. Por lo tanto, estaríamos creando un mecanismo ineficiente, porque quien debe hacer la inspección no tiene un interés especial para hacerla.

Cuando analicemos este proyecto vamos a proponer la creación de una Comisión que se encargue de la supervisión. Tenemos previsto que a través del cobro de un pequeño porcentaje del seguro se financie el cuerpo inspectivo y se pueda hacer el cruzamiento de datos y demás que permita saber quién tiene seguro y quién no. Decimos esto porque si bien es cierto que en buena medida el control se hace en la calle, impidiendo la circulación, también es importante el cruzamiento de datos con los registros de las Intendencias Municipales y con el registro único nacional de vehículos, que entrará en funcionamiento a partir de la aprobación del proyecto que está a estudio en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas referido a la unificación de la normativa de tránsito que, entre otros, prevé los mecanismos para que funcione un registro de automotores.

Entonces, a través de los cruces de datos y de la acción inspectiva tendremos la posibilidad de hacer un control eficiente que, además, será realizado por los propios interesados.

SEÑOR SUÁREZ.- Ahí podríamos tener el inconveniente de grabar el seguro con una carga tributaria. Va a aumentar el costo y se va a crear un nuevo ente de contralor.

Si pensamos que quienes aparecen en el proyecto como destinados al contralor -Ministerio del Interior e Intendencias-, pudieran participar en manera importante del monto de las multas, sencillamente cumplirían esa función con interés sin crear un nuevo mecanismo. En realidad, pensando en voz alta, podríamos decir que quizás se podrían quedar con el 50% de las multas y el otro 50% puede ayudar al pago de las indemnizaciones de las personas que son embestidas por aquellas que no tengan seguro. Es decir, ayudar a

que haya un fondo de respaldo para pagar, porque siempre va a haber gente sin seguro. Entonces, no solo se tendría que sostener por las primas de las compañías de seguros.

SEÑOR CÁNEPA.- Comparto el razonamiento del señor Leandro Suárez, Presidente de Porto Seguro, en cuanto a que hasta que no se alcance cierto grado de cobertura importante en este tipo de seguros, existe el riesgo de ese círculo vicioso que después el señor Castellanos nos explicaba con mayor profundidad en los términos del negocio y del aumento de los premios para hacer una cobertura. En el negocio de los seguros, lo que sí hacen bien es calcular los riesgos y las coberturas; es esencial a este tipo de negocios. Por lo tanto, va a haber cálculos muy bien hechos en cuanto a la evolución del mercado para establecer qué tipo de premio o de prima va a existir. Eso, en una primera instancia, puede generar alguna suba.

Sin embargo, quiero ser muy claro. Conocíamos la posición de AUDEA a favor de este proyecto. Por supuesto que como primer argumento -por eso estamos casi todos de acuerdo, más allá de la redacción-, se trata de un proyecto que está pensado más que nada por la gente en términos que todos somos conscientes de que los accidentes de tránsito y sus repercusiones es uno de los graves problemas nacionales. Esta ley no los soluciona sino que nos da un instrumento más para trabajar en ese sentido. También somos conscientes de que para las aseguradoras, tanto la del Estado como las privadas, estamos generando un mercado cautivo. Sin duda, siempre va a existir gente que no cumpla con la norma. Esa es una patología que se establece. Uno vota leyes y estas no siempre se cumplen, y tienen las sanciones correspondientes. Tengo muy claro que hemos tomado una decisión en aras de un interés general, pero estamos generando un mercado cautivo. Una vez que este proyecto de ley se convierta en ley, ningún vehículo automotor, con determinadas características, va a poder circular si no tiene un seguro mínimo, básico, contra terceros.

Por lo tanto, me da la sensación -quizás esté equivocado- de que lo que debería pasar razonablemente -no me voy a meter en el negocio- es que cuando hay un mercado cautivo los precios deberían tender a la baja, no solo porque la competencia ya está establecida sino porque el mercado, de hecho, se va a ampliar enormemente. Podrá haber casos en que algunas personas no tengan el seguro y corran su riesgo de no cumplir con la ley, por distintas razones -entre ellas porque no lo pueden hacer-, pero igual circulen, pero está claro que esto genera un mercado que ahora, con la obligación de tener como mínimo un seguro contra terceros, debe haber una cierta capacidad de saber -sin hacer futurología- que el mercado va a incrementarse. Por lo tanto, va a haber un mercado más amplio, más grande, en el cual todos competirán de acuerdo con las reglas nacionales. Pero uno aspiraría a que en esa fase de transición entre la implementación de la indemnización para todos los que tengan accidentes y el crecimiento de la fiscalización -sin estar pidiendo a los privados ni al público que pierdan dinero- haya una compensación y esto no sea una excusa -no lo digo en el mal sentido de la palabra-, por distintos razonamientos, para aumentar las tarifas, cuando en realidad el sistema está pensado para que las tarifas de los seguros bajen sustancialmente a mediano plazo.

La pregunta es si no puede haber un equilibrio en esa transición. Evidentemente, más allá de la fiscalización y de la multa, gente que no cumpla con la ley va a haber siempre, como ocurre con todas las leyes.

Me preocupa cuando se dice que por los cálculos que se hacen, en primera instancia, aunque haya más mercado, como hay casos que igual los tenemos que cubrir, más allá de que se puede repetir en un juicio, la subrogación y todo lo demás que se mantiene, entonces, hay que hacer un nuevo recálculo para cubrirnos ante esas eventualidades y de esos riesgos.

Pregunto si estos dos aspectos no pueden llegar a una compensación y no estar frente a una suba de los seguros básicos que no es lo que, me da la sensación, los legisladores queremos que suceda.

SEÑOR SUÁREZ.- Diría que lo que significó la apertura del mercado de seguros fue que las pólizas que en el año 1994 valían US$ 1.100, hoy valgan US$ 350. Eso es producto de la competencia. En el proyecto no hay nada establecido en cuanto a que vaya a haber una prima única, fija u obligatoria. O sea que queda librado a la competencia. Si de US$ 1.100 bajamos a US$ 350, sospecho que cuando salga un seguro obligatorio RC también afinaremos los números y no creo que corramos a subir los precios porque perderemos mercado. Por lo tanto, la posibilidad de que las compañías suban la prima porque tenemos un mercado cautivo, es una apuesta muy riesgosa para cualquiera de las compañías que pretenda hacer eso. Es un primer razonamiento.

Hicimos unos números bien gruesos porque en Uruguay es muy difícil empezar por saber cuántos vehículos hay en circulación. No existen registros depurados en las Intendencias que nos permitan saber si hay 500 o 700. Tampoco siempre es fácil -porque falta información exacta del Banco de Seguros- saber cuántos vehículos hay asegurados. Lo sabemos del sector privado porque nuestros balances y nuestra información están claritos. Hacemos alguna suposición. Pero si tomáramos un eje de US$ 10.000 de indemnización por persona muerta, si tomáramos en cuenta la cantidad de lesionados que hay, si tomáramos algún porcentaje similar al de otros países, como Brasil, de cuántas personas quedan con alguna incapacidad permanente y si tomamos en cuenta que hay un 50% de vehículos asegurados, de pronto las indemnizaciones que se van a generar pueden andar por los US$ 8:000.000 o US$ 9:000.000, solo por producto de esta ley. Si el 50% de los vehículos no tiene seguro, el 50% de esa cantidad, US$ 4:000.000, va a ser pagado por el fondo que las compañías tienen que crear porque la Superintendencia de Seguros va a distribuir proporcionalmente a la cartera que tenemos de seguros los fallecidos o lesionados que haya que indemnizar aunque no tenga seguro el vehículo que lo embistió.

Entonces, si hablamos de US$ 4:000.000, pensemos que el Banco de Seguros del Estado tiene casi el 60% del mercado; estamos generando prima facie US$ 2:400.000 para el Banco de Seguros del Estado. No hablamos del sector privado.

SEÑOR CÁNEPA.- Eso en la situación actual: el 50% está asegurado y el 50% no está asegurado.

Sería razonable pensar que, habiendo una ley obligatoria, ese 50% debería ir rápidamente a un número más alto, sin alcanzar el 100%. Por ende, esa ecuación debería cambiar.

SEÑOR SUÁREZ.- En Chile, tardaron diez años en llegar al 90%, con carabineros y todo.

SEÑOR CÁNEPA.- Por eso, es la pregunta que estoy haciendo. Quiero saber la opinión de ustedes.

SEÑOR SUÁREZ.- Ya voy a eso.

Entonces, quiero decir lo siguiente. Cuando usted habla de un período de transición, yo le digo que, de arranque, va a costar más de US$ 2:000.000 solo al Banco de Seguros del Estado.

Como decía el contador Castellanos, ¿el año que viene eso se arregla corrigiendo las primas al alza? La contrapartida es pensar que el régimen de fiscalización tiene que ser tal que reduzca ese riesgo de descubierto al máximo.

SEÑOR PASTORI.- Nuestra preocupación también se basa en lo siguiente. En el caso de Argentina, por ejemplo, que tiene un seguro obligatorio desde el año 1992, como no hay fiscalización fuera de Buenos Aires, el porcentaje de autos sin seguros es del 50%. Un temor real que tenemos es que si no hay control o este es muy laxo, pueden pasar años en que prácticamente no aumente la cantidad de vehículos asegurados.

SEÑOR BOTANA.- Creo que hay dos cuestiones que pueden inviabilizar la aplicación y el funcionamiento de la ley: el alto costo podría ser uno, pues si el seguro fuera excesivamente caro valdría la pena eludir la obligación, y el otro, sin duda, es la falta de control o la falla en estos mecanismos.

Las Intendencias Municipales del país tienen el 50% de morosidad. Quiere decir que ni siquiera consiguen que quienes circulan por las calles del departamento hagan el aporte para el pago por la rotura de pavimentos. Pensar que puedan tener mecanismos y capacidad de hacer un control eficiente, no me parece lo más razonable.

El Ministerio del Interior ni siquiera tiene recursos para cumplir con sus obligaciones básicas. En este momento, no puede contener los presos en las cárceles y no puede asegurar la seguridad en el país.

SEÑOR CÁNEPA.- No es el tema. Estamos frente a los invitados.

SEÑOR BOTANA.- Son mis consideraciones. Precisamente, estoy opinando sobre el proyecto. Discúlpeme, señor Diputado Cánepa.

El Ministerio del Interior no está en condiciones hoy de cumplir con sus funciones básicas de dar seguridad a la ciudadanía y en buena medida por falta de herramientas para ello; difícilmente pueda cumplir con una buena tarea inspectiva de control de los seguros. Es más: caeríamos en un grave riesgo que tenemos que tener en cuenta. Si estableciéramos algún tipo de premio o de remuneración en este campo, correríamos el riesgo de tener una sobreatención en esta área y un descuido en las restantes que se controlan simplemente por deber y en las cuales no hay incentivos. De algún modo tendremos que afinar los mecanismos de inspección. Sin duda, debemos buscar mecanismos simples y evitar lo más posible la creación de nuevos organismos o de institutos de regulación o de control. En eso estoy absolutamente de acuerdo. Si podemos llegar a controles de tipo automático, mejor; lo importante es que sea un mecanismo eficiente.

Habíamos solicitado algunas consideraciones sobre ciertas hipótesis de costos en determinadas eventualidades y me gustaría que se informara al respecto.

SEÑOR CASTELLANOS.- En lo que refiere a las estimaciones de costo, hay que tener claro que siempre que hay libre mercado, los precios tienen dos vías para formarse. Una es la vía de sumar los costos que tienen las empresas y el margen de utilidad, pero en definitiva es el libre juego de la oferta y la demanda el que termina operando y determinando, en alguna medida, el precio.

A partir de la consulta que se nos hizo y sobre la base de que un altísimo porcentaje de vehículos tenga seguro -esta valoración cambia el precio-, hicimos algunos números e identificamos tres categorías y no cinco, como se nos había pedido. La primera categoría corresponde a autos de paseo y camionetas, la segunda a vehículos utilitarios y la tercera a motos, ciclomotores y vehículos de transporte.

En la primera hipótesis que se planteaba, es decir con el proyecto tal como está redactado, para los autos de paseo la prima del seguro estaría aproximadamente en $ 1.500. Cuando hablamos de primas no tenemos en cuenta los impuestos que corresponden al sector, que están vigentes hoy en día y sobre los cuales el proyecto no establece nada. Sumando el impuesto a los ingresos, algunos otros que tienen como destino el Ministerio de Salud Pública y el IVA, esa prima de $ 1.464 se transforma en un premio de $ 1.970. En el caso de los vehículos utilitarios, la prima es de $ 1.560 y el premio final de $ 2.100, y para las motos y ciclomotores la prima es de $ 2.136 y el premio de $ 2.880.

En la segunda hipótesis, si se agregaran los daños materiales, para los autos de paseo la primera sería de $ 5.190 y el premio rondaría los $ 7.000; para los vehículos utilitarios la prima sería de $ 5.530 y el premio de $ 7.458 y para las motos la prima sería de $ 7.575 y el premio de $ 10.216.

En la tercera hipótesis, que es similar a la segunda pero categorizando y aplicando límites a cada tipo de daño, para los autos la prima sería de $ 4.412 y el premio de $ 5.950, para los vehículos utilitarios la prima sería de $ 4.700 y el premio de $ 6.339 y para las motos y ciclomotores la prima sería de $ 6.400 y el premio de $ 8.680.

En los próximos días enviaremos esta información para que puedan manejarla en forma directa.

SEÑOR CÁNEPA.- Más allá de las categorías, ¿qué significan esos números? Pensé que dentro de las categorías habría una diferencia según el año del vehículo.

SEÑOR MONÍN.- En otras partes del mundo el seguro de responsabilidad civil está alineado a la libreta de conducir de cada individuo. Lo que estamos evaluando es la responsabilidad civil, que no depende del año del vehículo sino que se trata del daño ocasionado por la persona que lo conduce.

Una manera de fiscalizar podría ser a través de un registro único de conductores y de la venta de la póliza de responsabilidad civil al individuo que ha sido autorizado a manejar una cantidad equis de vehículos y de categorías, de acuerdo con su edad. Eso sería lo lógico. Esto nos permitiría el registro de la libreta de conducir y fiscalizar el buen manejo del conductor.

No olvidemos que las pérdidas del país por este motivo superan los US$ 65:000.000, de acuerdo con una proyección del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en la mayoría de los accidentes se trata de muchachos jóvenes, que tienen la vida por delante. Se trata de una cifra muy importante.

A mi modo de ver, tenemos que educar al individuo para que se pueda conducir en el tránsito. Esto es lo que se está haciendo en diferentes partes del mundo. Reitero que el seguro no tiene relación con la cosa asegurada, sino con el individuo.

SEÑOR CASTELLANOS.- Estas cifras se obtuvieron en base a la experiencia sobre siniestros de las compañías de seguros. Son promedios, por lo que puede haber algún tipo de variación, dependiendo de la clase de vehículo. En general, en la responsabilidad civil el vehículo tiene incidencia pero no es tan relevante como en otro tipo de seguro. En este caso tiene mucha más importancia cómo se maneja el conductor.

SEÑOR MACHIÑENA.- Aquí se dijo que algunos de los países con mayor adhesión a este seguro eran Chile, España y Brasil. En esos países, ¿qué organismo efectúa la fiscalización?

SEÑOR CASTELLANOS.- En general, la responsabilidad de la fiscalización se destina a organismos de jurisdicción nacional, pero no existe una relación directa entre el organismo de jurisdicción nacional y el éxito de la fiscalización. El éxito pasa más por la capacidad del organismo y por el incentivo que representa la multa o el hecho de no poder circular con el vehículo, que por la jurisdicción nacional del organismo que va a ejercer la fiscalización.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Desde el punto de vista legislativo, esto lo vamos a tener que combinar con proyectos que ya están planteados, como el que tiene que ver con el Registro Único de Conductores y con la libreta de conducir nacional. En cuanto a la inspección y a los controles, tenemos que pensar en otra cosa. Si pensamos en la situación que tenemos hoy, no va a funcionar. Estoy tratando de analizar qué se puede hacer para que funcione -aunque no es lo que está en discusión en este momento- la ley de tránsito.

Por otro lado, las inquietudes del señor Diputado Cánepa tienen que estar registradas. No es posible que las tasas de seguro sean más altas. Reitero que este proyecto lo tenemos que combinar con dos o tres leyes y, en principio, con la ley de tránsito. De lo contrario, es difícil controlar un seguro de este tipo. Si los registros van a ser los que existen hasta ahora, los inconvenientes serán tremendos. El registro de infractores se podría implementar perfectamente, si nos pusiéramos políticamente de acuerdo, del mismo modo que la libreta de conducir a nivel nacional. En forma aislada, el proyecto no me cierra.

SEÑOR SUÁREZ.- Compartimos los planteos del señor Diputado Domínguez. Hoy estamos aquí atados a este proyecto de ley. Estamos en conocimiento de otros proyectos que permitirían atacar el asunto en forma global. Seguramente lo más lógico sería que esto fuera apenas un capítulo de una ley que comprendiera todos los aspectos del tránsito. Esto habla de la responsabilidad civil ante un accidente y de la forma en que se conduce. De la misma manera, hablar de un registro único de conductores y de un solo registro de conductores infractores parece obvio. Todos tenemos anécdotas a montones sobre lo que sucede cuando en Montevideo se retira una libreta de conducir y la persona la saca ese mismo día en Canelones, en San José o en Florida. Eso funciona impunemente. En Estados Unidos el documento es la licencia de conducir; el que se queda sin licencia en Florida, no puede manejar en California ni en ningún otro lugar de ese país.

Esto debería estar inmerso en una ley bastante más amplia, que tendría que tener, además, control de conductores y de conductores infractores. Seguramente los contralores podrían unificarse.

SEÑOR DOTI GENTA.- Además de Brasil, Chile y Argentina, ¿qué otros países de la región tienen este seguro obligatorio?

SEÑOR SUÁREZ.- Todos.

SEÑOR DOTI GENTA.- ¿En esos países tienen una ley amplia como la que se plantea?

SEÑOR SUÁREZ.- Nosotros recabamos información específica sobre responsabilidad civil.

SEÑOR MONÍN.- En respuesta al señor Diputado Cánepa, quiero decir que en el Reino Unido existe un registro único. Una persona que recibe su primera libreta debe conducir su vehículo con una "L" para que todo el mundo sepa que ese muchacho de diecisiete o de dieciocho años tiene cierto riesgo. Un muchacho de dieciocho años no es lo mismo que una persona de treinta y cinco o de cincuenta años. Esto está relacionado con el costo. Por eso es muy importante englobar todos estos aspectos en un mismo proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación de la Asociación Uruguaya de Empresas Aseguradoras.

Se levanta la reunión.